

名古屋市近郊の単一企業都市における労働力と人口の動向

— 豊田市、渥美郡田原町、東海市の比較研究 —

守 田 邦 彦

はじめに

工業が発展し、技術革新が進むと、工業労働力の需要・供給パターンにも変化が生じ、工業の比重の高い地域では、人口の動向を強く規定する。小論は、名古屋市近郊のいくつかの単一企業都市¹⁾を事例として取り上げ、工業と労働力及び人口の関係を考察しようとするものである。板倉勝高は、「現代の地理学が社会に問われている最大の課題のひとつは、……なぜ、人口が大都市に集まるか、ということである」とし、「工業が人口を都市に集める力を解析してみたい。……工業地理に関する業績は数多いが、工業の空間的配置、存在形態とその理論に関するものが多く、人間居住と工業の関係に及ばなければ十分でない」として、工業を「都市形成的な工業」(人を集める工業)と「村落の工業」(人を集める力がない工業)に分けて、その性格規定を行なっている。²⁾

工業は産業革命以来、都市の活力とされ、工場の吐き出す煙におおわれた空が大都市をシンボライズしてきた。例えば、大阪は、「水の都」「工場の町」として生き生きとした都市の代表のように見られていた。ところが、大阪市の人口は減少し、横浜市に追い越され、名古屋市にも、こうした傾向があらわれてきている。その原因のひとつとして、都市の工業生産力の低下を指摘する専門家も少なくない。名古屋市の工業は、昭和55年末の工業統計調査によれば、工場数では前年に比べて2.4%の減少で2年連続の2%台減少、従業員数では昭和50年に比べて、

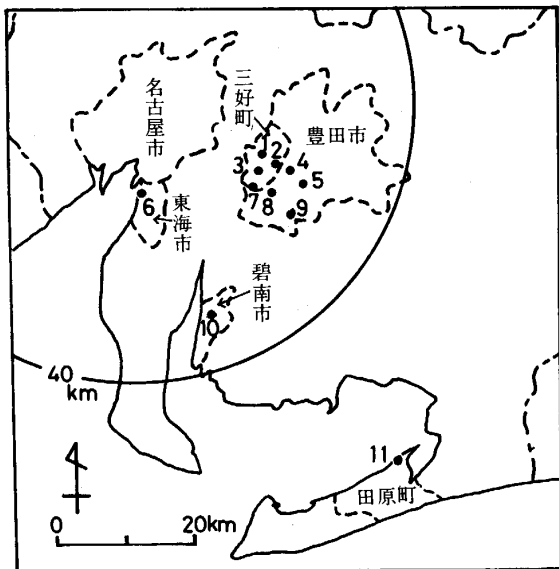
9.7%の減少である。ところが、名古屋や大阪のような大都市では、これとは別に、第三次産業、とりわけ、消費、流通、飲食部門の著しい拡大が人口の動向を規定する要因となっている。また、工業の業種の違いによって、労働力の需要・供給形態が異なり、それが人口の動向に影響を与えている。

本稿では、多様で総合的な性格を有する巨大都市とは異なり、特定の工業業種に著しく特化した名古屋市近郊の単一企業都市をフィールドとして選び、工業と労働力及び人口との関係を直接的に把握する手がかりを得たいと考える。名古屋市近郊の工業都市は、大都市圏の内部に組みこまれつつ、みずからも小都市圏を形成し、副次的な中心地として周辺市町村との間に人口を流動させている。したがって、工業都市の常住人口の分析と共に、流動人口についても考察したい。

I 調査都市の設定

愛知県の製造品出荷額は、昭和57年には22兆8819億円に上り、昭和52年以来、6年連続全国一の工業県となっている。これを、都市別・上位順(昭和56年)にみると³⁾、豊田市(4兆2683億円)が首位を占め、名古屋市(4兆1805億円)を上回っている。第3位は東海市(1兆585億円)である。他方、業種別の割合をみると、輸送機器(33.4%)と鉄鋼(9.3%)が県下の出荷額の1、2位を独占するパターンは、昭和50年以来変化していない。愛知県のリーディング・インダストリーは、モータリゼーションの一巡、欧米諸国との貿易摩擦による輸出の抑制等の

成長鈍化要因にもかかわらず、なお、依然として自動車工業と鉄鋼業であることを示している。そこで、都市別の出荷額順位と業種別の出荷額順位から、多種類の工業が総合的に発展している名古屋市を除けば、豊田市＝自動車と東海市＝鉄鋼が、圧倒的な重要性をもつ工業都市を形成していると考えられる。これは、地域の出荷額構成にも反映され、尾張では鉄鋼業（1兆6340億円，14.0%）が首位を占め、西三河では輸送機器（5兆6174億円，67.5%）が独占的地位を有している。そこで、本稿では、自動車工業と鉄鋼業の単一企業都市である豊田市と東海市、及び、近年、トヨタ自動車が工場を新設した渥美郡田原町を取り上げる。



1. 明知 2. 三好 3. 下山 4. 元町 5. 本社
7. 高岡 8. 堤 9. 上郷 10. 衣浦 11. 田原
6. 新日鉄名古屋製鉄所

第1図 トヨタ自動車の工場と新日鉄名古屋製鉄所の立地
(昭和58年10月現在)

次に、豊田市と東海市の単一企業都市としての性格を知る手がかりを得るため、55年度の両都市の特化指数⁴⁾を算出する。東海市の全工業従業員数(19,738人)のうち、鉄鋼業従業者数(15,145人)が占める比率は76.7%である。全国の鉄鋼業従業者数が、全工業従業者数に占める比率は4.0%であるから、東海市の鉄鋼業の特化指数は19.18となる。一方、

豊田市では、全工業従業者数74,666人中53,522人が輸送用機器工業に従業しており、その比率は71.7%となる。全国の輸送用機器工業従業者数が、全工業従業者数に占める比率は8.3%であるから、豊田市の輸送用機器工業の特化指数は8.64となる。また、東海市の全工業従業者に占める新日鉄の社員数(8,111人)の比率は53.6%、同じく、豊田市の工業従業者中に占めるトヨタ自動車の社員数(市内に立地する工場と本社のみ、22,100人)の比率は41.3%である。以上から、両都市とも、典型的な単一工業都市・単一企業都市（一社独占都市）であることがわかる。

II 愛知県の人口と労働市場の動向

石川義孝⁵⁾は「欧米、日本などの先進諸国においては、農村人口の低落と共に、国内人口移動の主流が、従来の農村→都市 (rural to urban) 移動に代わって都市間移動によって担われていることは周知のとおりである」として、W. Zelinsky の仮説 (Geographical Review, 46. 1971. P 219~249) を紹介している。それによると、「今日、多くの先進国が属していると考えられる局面Ⅳ（高度化社会）の時期は、①農村→都市移動の減少、②都市間、都市内移動の活発化、③循環移動 (circulation) の加速化、などによって特色づけられる」としている。

また、野原敏雄は、「産業設備（不変資本）の地域的配置は、労働者（可変資本）の地域的配置とあわせ、はじめて資本主義の地域的再生産循環をかたちづくる」とし、「労働力の地域的配置の形成は、第一に、農村地域から大都市地域への大量の就業人口の急激な移動によって行なわれた」と述べると共に、昭和40年以降の就業地域構造の変化にふれ、「……引き続き、産業別では農業減、工業増、商業・サービスなど第三次産業増がいくらか緩慢に進行した。しかし、地域別にみると、大都市地域では就業

者数が全体として減少し、とくに、工業就業人口の減少と第三次就業者増加が対応した。」と記している。⁶⁾

石川、野原両氏の研究報告から、近年の人口・労働力の動向は、(1)農村地域から大都市地域への移動の減少と都市間移動の活発化、(2)循環移動(日々の通勤・通学に伴う移動)の加速化、(3)大都市地域での工業就業人口の減少、に集約できるであろう。このような視点をふまえつつ、愛知県の人口と労働力の動向を若干分析したい。

〔1〕県外学卒労働力の受入形態と転入・転出の地域構成の変化

近年の学卒者の労働市場を高度成長期と比べてみると、①求人数の激減による求人倍率の著しい低下(求人倍率のピークは中・高卒ともに46年で、それぞれ、20.7倍と14.4倍であったが、57年には、3.9倍と3.0倍へと激減)、②中卒労働力依存から高卒労働力中心への切り替え(昭和42年以後、高卒が中卒を上回り、57年には、高卒者は中卒者の6倍以上となった)、③中卒労働力の県外依存率の低減、等の特徴を見い出すことができる。

学卒労働力の中核をなす高卒者について、44年と56年を対比すると、県外からの受入総数はほぼ同数(およそ15,000人)であるが、都

道府県別に地域構成を検討すると、かなり変動している。すなわち、北海道、東北、北関東、中・四国、九州の外縁地域(農村的な地域を多く含む)では、沖縄県を除くすべての道県からの受入数が減少しているのに対し、東京・大阪からの受入は2倍以上の伸びをみせ、岐阜、静岡、三重の近県もウエイトを高めている。同じく、愛知県の56年度の転入者の前住地は、①岐阜、②東京、③三重、④静岡、

⑤大阪、⑥神奈川の順に多く、近県と東京、大阪、神奈川のような大都市地域からの転入が目立っている。

愛知県の受入や転入に関して、農村的な地域からの移動が減少し、都市的な地域からの移動が増加し、全体として、大都市地域間の移動パターンが強まる傾向を示しているといえよう。

〔2〕人口の推移と循環移動

愛知県の人口は、高度成長期には、人口の大都市集中を反映して、全国水準の2～3倍近くにも達する高い増加率を示していた。しかしその後、低下の一途をたどり、50～55年には、全国をわずか0.4ポイント上回る程度の増加率にとどまった。55～58年には2.0%の微増にすぎない転入超過県となり、わずかの人口増加は、自然増加によってかろうじて支えられている。本稿で取り上げる豊田市と東海市は、高度成長期には、県の増加率をはるかに上回る人口急増自治体であった。とくに、旧上野町(現東海市)は、35～40年の間に77.9%という中部圏でも最高レベルの人口増加率を示す自治体として知られていた。ところが、その後の両市の人口の低減はいちじるしく、とりわけ、東海市は、近年、人口減少に転じている(第1表)。一方、人口の通勤・通学に伴う移動、いわゆる人口流動は加速化傾向が顕著で

第1表 愛知県の市別人口増加率の推移

市 名	人 口		人 口 増 加 率 (%)				
	実 数 昭和58.8.1現在 千人	県内 順位	昭和 35～40年	40～45	45～50	50～55	55～58
名古屋	2,097.3	1	14.0	5.2	2.1	0.4	0.5
豊 橋	314.9	2	10.7	8.3	10.1	6.9	3.4
豊 田	295.9	3	42.5	44.2	26.2	13.2	5.1
岡 崎	275.3	4	10.3	8.3	11.4	11.9	4.9
東 海	94.6	11	※	51.8	10.2	0.6	△1.5
知 多	68.2	16	……	14.7	42.0	14.6	5.2
愛 知	6,345.1	…	14.1	12.2	10.0	5.0	2.0
全 国	…………	…	5.2	5.5	7.0	4.6	……

(注) 愛知県：昭和45, 49, 54, 57年版 愛知県統計書により作成。

※合併以前、上野町 77.9%、横須賀町 57.9%

ある。

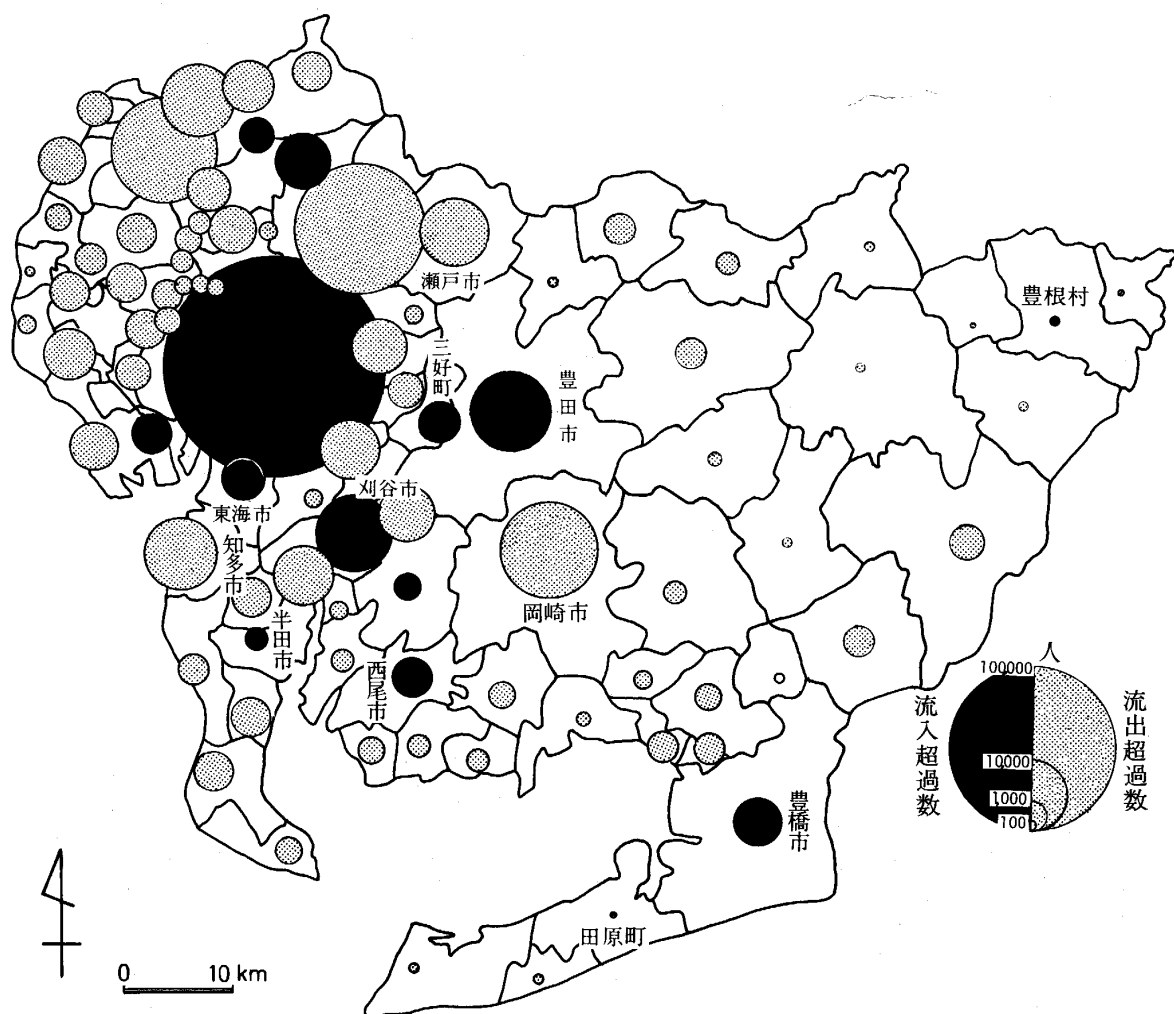
55年国勢調査によると、50年と比べて、県内他市区町村への日々の移動者は29万6620人(11.5%)増加し、移動の広域化、分散化傾向も生じている。流入人口が多いのは、①名古屋市42.9万人、②豊田市3.7万人、③刈谷市3.6万人、④豊橋市3.0万人の順で、東海市(2.2万人)は第10位である。名古屋市の人口は停滞傾向を示しているが、流入人口は他市を圧倒し、その増加率も、45年の32.8万人から、55年の42.9万人へと10年間に30.8%も伸びている。県下88市町村の就業者の流出入超過を算出すると、流入超過は名古屋市(26.0万人)を筆頭に、刈谷市(1.3万人)、豊田市(1.0万人)、小牧市(0.7万人)、東海市(0.5万人)など21市町村にすぎない。

上記の流入超過5都市は、すべて、名古屋40km圏

内にあり、名古屋市を除けば、いずれも、工業都市であり、ベッドタウンとしての機能を合わせて持っている(第2図)。

〔3〕産業別人口構成

産業構造の高度化とは、一般に、「第一次産業の比重の低下と第二次、第三次産業の比重の増大」のことであり、事実、高度成長期の前半には、このような傾向が全国的に顕著であった。しかし、昭和40年以降、大都市地域では、野原敏雄の指摘したとおり、第二次産業人口率は上昇から低下へと転じた。愛知県でも、45年～55年に第一次産業人口だけでなく、第二次産業人口も減少傾向を示し、第三次産業人口のみが著しく拡大している。一方、典型的な企業都市である豊田市でも同じ期間に第二次産業人口率は62%から60%に低下し、東海市では57%から50%



第2図 市町村別の就業者の流出入超過(愛知県)

(昭和55年国勢調査)

へと大幅に下がっている。

Ⅲ 自動車工業の立地と豊田市の人口

豊田市は、年産315万台（昭和57年）の自動車を生産する日本最大、そしてGMに次ぐ世界第二の自動車メーカー「トヨタ自動車㈱」が立地する企業都市である。トヨタの工場は、豊田市内と隣接の三好町に集中立地するという特色を有していたが、昭和40年代以降、東京の日野（昭和41年）、大阪のダイハツ（同42年）との提携により、東西の生産拠点を確立⁷⁾し、販売網を国内各地はもとより、海外にも広く拡大して、「世界のトヨタ」化を進めた。一方、昭和53年には碧南市に衣浦工場（ギヤ等の部品生産）、翌年には田原町に田原工場（輸出用乗用車の生産）を新設して、初めて臨海部に工場を立地させ、広域的な、「三河自動車工業地域」ともいふべき自動車工業地域を形成した。しかし、市内のトヨタの各工場が占める生産額や従業員数のシェアは依然高く、トヨタ自動車が、豊田市の雇用、行・財政、市民生活に決定的ともいふべき影響を与え続けていることに変わりはない。そこで、Ⅰ～Ⅳ期に分けて、豊田市（旧挙母町・市）の人口とトヨタ自動車との関係について、考察を進めたい。

〔Ⅰ〕第Ⅰ期（昭和13年～20年）

明治末期から昭和の初めにかけて、西加茂郡一帯はまゆの取引地として栄え、挙母町には製糸工場が多く立地していた。しかし、昭和5年の大不況以後、養蚕は大打撃を受け、挙母町の経済は沈滞していた。刈谷に本拠をおく豊田自動織機によって蓄積された資本により、トヨタ自動車㈱が設立されたのは昭和12年8月のことであり、会社は新設工場の適地を探し求めていた。当時の刈谷町は、相次ぐ工場の立地で地価が相当高く、広大な工場用地を入手するとすれば、美田をつぶさざるを得ない状況にあり、さらに、軍が工場の分散を要請したこともあって、刈谷に近接し、交通の便の良い土地を探すこと

になった。挙母、東浦、大府（以上県内）、鷺津（静岡県湖西町）等が候補地に上がった。挙母町は、不況で沈滞した経済を建て直すため、積極的な誘致に乗り出し、「論地ヶ原」と呼ばれたキツネ・タヌキさえ出没する荒地（小松林のやせ地）を用意した⁸⁾。結局、トヨタ自動車挙母工場は、ここに進出を決定するに至る。その主な理由として、①広大な工業用地が安価に入手できる、②名古屋市、刈谷町に比較的近く、名鉄三河線が通じていることの他に、③周辺農村の純朴な次・三男労働力⁹⁾を雇用できることがあげられていた。

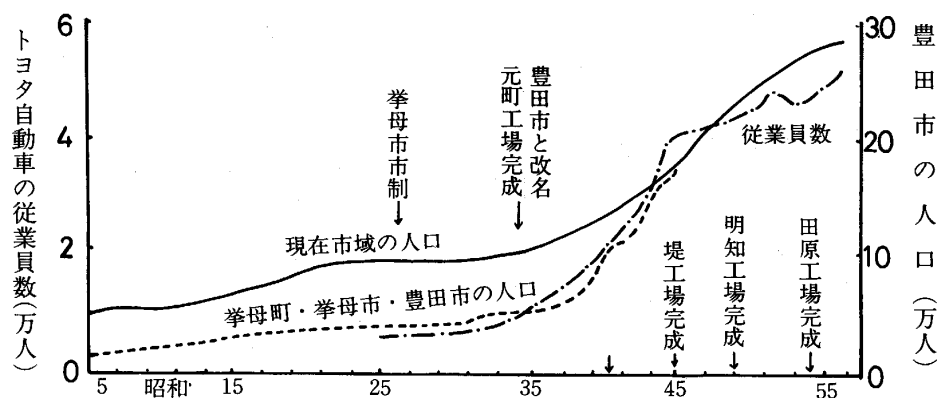
昭和13年、挙母工場（現本社工場）が完成し、同年11月末の統計によれば、従業員数4,838人、一日平均作業時間11時間で、初年度の年産は4,615台であった。戦時体制下で軍需に支えられて発展し、昭和17年には年産20万台を越え、工場周辺には、全国から集まった徴用工のための杜宅・寮や日用品店が集中していた。また、生産管理労働力を養成するため、昭和13年から見習養成工制度がスタートしていた。豊田工科青年学校（14～23年）は、1,767名の卒業生を送り出したのである。このような急速な工業化は町の人口の動向を左右した。工場進出後の昭和15年から20年の間の5年間で、8,224人の人口増があり、男女比も逆転し、「男の町」としての性格を強めていった（これは、昭和5年から10年の間に、わずか312人の人口増があったにすぎず、性比も女性が多かったことと、対照的である。現在市域で人口を比較すると、15～20年の間に3万人近くの増加がみられる。）

〔Ⅱ〕第Ⅱ期（昭和20年～33年）

企業整備、大量の人員整理、25年4～6月の大ストライキと同年6月10日の2,146名の退職——戦後のトヨタは苦難の連続であったが、転機をもたらしたのは、25年6月25日に勃発した朝鮮戦争であった。これによって、トヨタ自動車は起死回生し、31年9月には月産5,000台を記録して、従来、トラック比

率の高かった生産体制から、乗用車中心の体制へと移行し、世界的な自動車メーカーへと発展する基礎をきずいた。

ところが、昭和20年～33年の13年間における挙母町(市)の人口の動きをみると、自動車生産台数の回復のわりには、人口増加のテンポが遅く、20年の28,853人が、33年には43,226人となり、この間、26年には市制をしいているものの、31年に高橋村を合併しているので、現在市域で人口を比較すると、



第3図 豊田市の人口とトヨタ自動車の従業員数

第3図のとおり、20年の94,174人が33年に99,671人へと微増したにとどまり、この13年間の年平均人口増加率は約0.5%にすぎない。性比は、戦後、再逆転し、女子が男子を上回るようになり、人口の社会減少が続く状態で33年まで推移した。人口の漸増をささえたのは、もっぱら自然増加であった、これは、34年に元町工場が新設されるまでは、挙母工場だけの生産体制をとっており、従業員数の増加が緩慢であったことと対応し、また、自動車関連下請工場の市内への集積がまだ少なかった¹⁰⁾ことにも一因がある。したがって、自動車生産台数の増加は、もっぱら、挙母工場の技術革新による生産性の向上によってもたらされたものであろう。

〔3〕第Ⅲ期（昭和34年～48年）

昭和34年は、市にとって、一大転機となった年であった。同年8月、元町工場が、わが国最初の乗用車専門工場として設立され、工場の専門化（本社工

場＝トラック専門工場）をはかる第一歩とし、同年12月には月産1万台を達成した。この年に、反対派の強い抵抗を押し切って、市名を「挙母」から「豊田」へと変更したのである。

しかし、この当時でも、まだ、市の人口は44,290人（現在市域100,140人）、自動車の生産は10万台にすぎず、「東洋のデトロイトめざして市の発展とその将来を自動車工業にかける」と宣言しても、本気にする人は少なかった。ところが、その後の市の発

展はめざましく、昭和39年に上郷町が豊田市へ合併し、翌40年11月には上郷工場が完成、40年高岡町が豊田市へ合併すると翌41年12月、高岡工場が完成するというように、工場の建設される前年に、それぞれの町が市へ合併さ

れている。これは、企業と市行政の一体化を示すものにほかならない。

豊田市の工場誘致条例（昭和29～45年）は、他地域からの工場の誘致だけでなく、市域内の工場の移転・新設にも適用され、固定資産税、市民税の免除、奨励金の交付という。企業にとってきわめて有利なものであった（注6）による。本社工場と元町工場の中間地域や周辺地域を中心に、続々と関連、一次下請工場や、二次、三次下請工場が集積し、自動車工場群地域を形成して、豊田市の徹底した「トヨタ化」がはかられた。このような急速な工業化は、求人の急増、労働力の不足を表面化させ、豊田公共職業安定所管内の一般労働力（学卒を除く）の求人倍率は35年の1.16倍から41年には6.91倍へと上昇している。

新規求人（41年）の73%にあたる23,179人を県外へ連絡しているが、ようやく5,513人を充足したにすぎない。九州（25.2%）をはじめ、東北、中国、

北海道など、一般労働力の受入圏は全国に拡大した。

学卒労働力についてみると、当時（42年3月卒）はまだ中卒者への求人がさかんであり、新規求人数は4,789人に及んだが、充足数は1,143人（充足率23.9%）にすぎず、深刻な求人難であった。豊田職安管内で約45%、県内（管外）で約14%を充足し、残りは県外から受け入れていた。県外からの充足者数の約半は九州からであり、その大半を福岡・鹿児島両県が占めていた（第2表）。一方、高卒者に対す

第2表 新規学卒労働力の受入状況
（豊田職安管内）

都道府県名	中学校(卒)		高等学校(卒)	
	昭和42.3	昭和58.3	昭和42.3	昭和58.3
総数(計)	1,143	382	3,450	3,226
北海道	—	15	135	52
青森	—	4	27	43
岩手	—	1	41	19
宮城	1	1	41	19
秋田	17	4	26	26
山形	2	1	18	12
福島	—	4	50	16
茨城	—	3	36	3
栃木	—	1	11	4
群馬	—	—	17	3
埼玉	—	—	19	6
千葉	1	4	27	8
東京	—	2	9	29
神奈川	—	—	9	6
新潟	33	11	54	29
富山	1	2	40	22
石川	—	3	32	33
福井	—	10	29	31
山梨	—	1	15	2
長野	40	6	70	53
岐阜	33	19	65	181
静岡	43	36	126	125
愛知	675	69	444	941
三重	36	30	135	175
滋賀	—	3	43	26
京都	—	5	44	43
大阪	—	1	35	115
兵庫	—	—	68	47
奈良	—	1	13	16
和歌山	—	5	36	39

鳥取	1	—	25	18
島根	—	2	30	30
岡山	—	6	87	46
広島	2	6	127	23
山口	—	5	127	53
徳島	—	6	46	42
香川	—	2	30	15
愛媛	27	11	103	76
高知	10	4	40	26
福岡	75	19	379	110
佐賀	5	9	54	73
長崎	38	17	164	162
熊本	18	8	162	110
大分	12	14	172	67
宮崎	13	12	86	117
鹿児島	60	19	103	121
沖縄	×	—	×	13

（注） 57年度豊田公共職業安定所業務年報、41年度豊田公共職業安定所業務年報による。42年の沖縄は本土復帰前であり、不明。

る求人は5,316人で中卒者をやや上回る程度であったが、充足数は3,450人（充足率64.9%）で、中卒者をはるかにしのいでいた。求人数の約65%を他県へ連絡し、九州だけで1,120人（37.3%）を受け入れた。受入県をみると、福岡、大分、長崎、熊本の上位4県が九州で占められ、ついで、三重、北海道と続く。この時期は、中高卒者とも、おおむね九州を中心とする農村的な諸県より多く受け入れていたことがわかる。

以上のような労働力受入の動向は、豊田市の転入状況に反映し、転入者（昭和44年：22,508人）のうち、上位転入県は、北海道を除けば、福岡、長崎、熊本などの九州諸県の比重が高く、近県よりもはるかに多い。

中卒、高卒、転入のいずれにおいても福岡県が最も多いのは、炭坑離職者とその子弟の転住によるものと思われる。若年労働力の大量採用は、トヨタ自工(株)従業員の平均年齢と平均勤続年数を大幅に低下させた（33年4月35.0歳、11.2年勤続→42年4月27.0歳、5.3年勤続）。トヨタでは、求人難のなかでようやく採用した労働力の定着をはかり、25年のような大労働争議の再発を防止して労使協調を推進する

ため、福利厚生充実（社宅・寮の増築、会社の軒
 旋による土地分譲、住宅貸付金制度、同好会、ト
 ヨタ病院など）に力を入れると共に、37年2月、労
 使宣言を発表して、労使の相互信頼と協調をうた
 った。さらに、企業内の人間関係のきずなを深め
 るため、インフォーマル・グループ¹¹⁾（42年現在、
 職場会、県人会、入社年度会など250にも及ぶ
 会があった）の結成を進めた。また、労働意欲を
 高めるため、見習工登用制度（見習工→準社員
 →社員）を採用し、入社2年後の準社員を原則
 として社員に登用した。

しかし、福利厚生等の対応が不十分な零細下
 請企業は、いっそうの求人難に陥った。規模別
 の充足率格差の拡大は、第3表にみるとおりで
 ある。そこで、

第3表 高卒男子の規模別求人・充足状況
 （豊田職安管内）

規 模	求 人 数	充 足 数	充足率(%)
29人以下	53	11	20.8
30～99人	215	29	13.5
100～499人	391	114	29.2
500人以上	3,880	3,085	79.5
計	4,539	3,239	71.4

（注）42年3月高卒者。

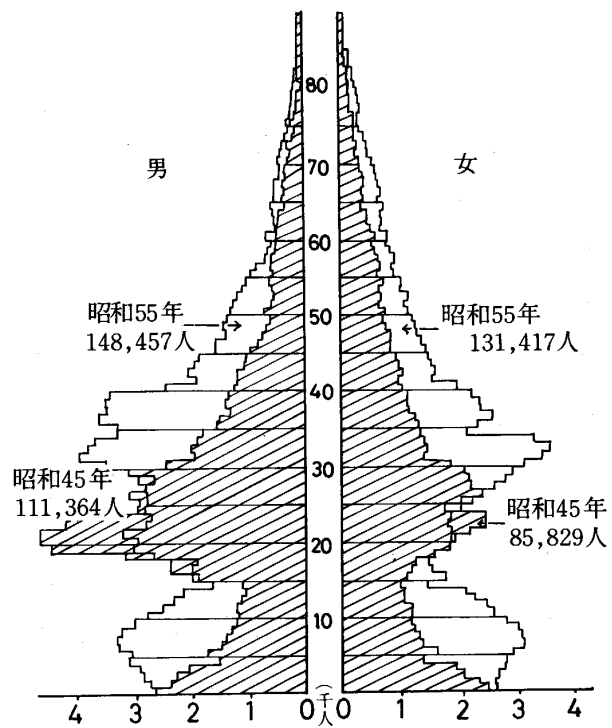
充足率は $\frac{\text{充足数}}{\text{求人数}} \times 100$ で算出。

下請中小零細企業では、労働力確保のため、マイ
 クロバスを動かしての三河山村の労働力の活用
 に踏みきらざるをえなかった。マイクロバス通
 勤については、これまでに、いくつかの研究報
 告がある。このような通勤形態は、三河高原西
 部（小原村、旭村、足助町、下山村、藤岡村）
 と東部の一部地域（稲武町、作手村）にかけ
 ての農山村の中高年労働力をパートタイマー
 として活用するため、マイクロバスを仕立てて
 片道1時間半程度の地域にまで人集めを行い、
 通勤圏の拡大をはかろうとするものである。

岡橋秀典は、マイクロバス通勤の分析を行っ
 て、「高度経済成長の過程で極度の労働力不足を
 きたした一部工業化地域では、マイクロバス通
 勤という特殊な通勤形態が出現した」とし、「こ
 こで重要な

は、かれらの通勤先がトヨタ自工ではなく、そ
 の下請企業である。……この時期に生産設備
 を急激に拡大した一次下請企業は、労働力充
 足を新規卒者と共に、中高年者の中途採用に
 求め、これが、マイクロバス通勤を出現させ
 たのである」と述べ、山本雅之氏の「（マイ
 クロバス通勤は）若年労働力がほとんど流出
 してしまった農山村における、老齢化、女性
 化した農家労働力の開発手段である」とする
 説を紹介している。¹²⁾

一方、二次、三次下請にさえ吸収され得な
 い労働力も少なくないことを特記すべきであ
 ろう。市内には、戦後開拓地¹³⁾が数多くあ
 り、広大な農地を保有していたが、工業化、
 都市化によって、農地用が転用された地区
 も多く、その一例として、高岡地区石根工
 区では、トヨタ自工高岡工場の用地として、
 県企業局により全域が買収され、トヨタへ
 売り渡された。最初は買収に反対をしていた
 開拓農家も、結局、10戸全戸が離農やむな
 きに至ったが、自動車関係の企業への転職
 はなく、肉屋、スーパーマーケットへ働き
 に出たり、アパート経営を始めたり、村外
 に出



第4図 豊田市の人口ピラミッド（昭和45・55年）

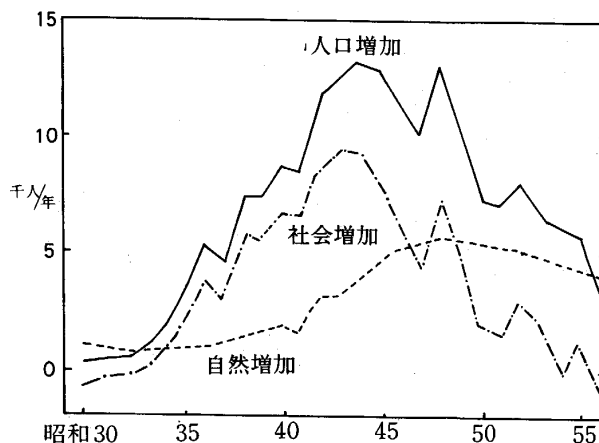
て酪農や茶の栽培をいとなんで生計をたてている。開拓農民の多くは、特別の工業技術を身につけている訳ではなく、2交替制・3交替制の生産現場になじめないようである。

以上みてきたような豊田市のドラスティックな工業化は、市の人口構造に激変をもたらした。男女比は昭和35年から逆転し、人口構成は、第4図のとおり、若年男子の多い工業都市型ピラミッドを形成している。市の人口の動きとトヨタ自工の従業員数の推移を示した第3図から、両者は高い相関を有していることがわかる。すなわち、昭和35年～45年の間に、トヨタの従業員数は約1万人から4万人へと急増し、これに対応するかのように市人口も、35年の約10万人から45年には約20万人へと倍増しているのである。年間人口増加数のピークは40年代に集中し、年間1万人内外の増加をみたが、これは、34年から増勢に転じた社会増（転入超過）によって支えられていた。一方、通勤に伴う豊田市への流入人口¹⁴⁾も多くなり、40年には、流入11,591人、流出6,933人で、大幅な流入超過を示している。流入圏は岡崎、名古屋のほか、周辺市町村（足助、安城、刈谷、碧南、知立、三好、藤岡など）に広がり、流出圏は、名古屋、刈谷、岡崎のような都市部に比較的集中している。

〔4〕第Ⅳ期（昭和49年～58年）

48年10月の石油危機以降、わが国の経済は低成長期へ移行するが、トヨタ車の生産台数は、依然、急増し続け、50年代前半には年産300万台を越え、海外市場との結合を深めるにつれ、欧米諸国との間に貿易摩擦を生じるに至った、しかし、トヨタの従業員数は、技術革新に伴う生産性の向上によって、すでに45年頃から増加率が鈍り、市外に新設された明知、田原等の工場従業員を含めても、緩慢な伸びにとどまっている（第3図）。このような動向は、50年代に入ると市の人口¹⁵⁾にも影響し始め、45～50年の人口増加率（26.2%）に比べて、50～55年13.2%、

55～58年5.1%へと急減し、54年からは社会減少さえ見せ始めた（第5図）。54年は豊田市にとって、戦



第5図 豊田市（現在市域）の人口増加の推移

後第二の転機ともいえる年であり、名鉄豊田新線の開通、トヨタ自動車田原工場の完成によって、名古屋市や田原町への通勤・転出が増加した。55年の人口ピラミッドを45年と対比してみると、年齢別構成・男女比とも均衡化へと向かっていることがわかる。

求人倍率の低下、進学率の上昇等によって、学卒労働力の受け入れ構成にも著しい変化が生じた。58年3月学卒者（豊田職安管内）のうち、中卒の受入数（382人）は、42年に比べて約 $\frac{1}{2}$ に減り、県内と九州の比重が低下し、近県と近畿のウエイトが高まっている。高卒者の充足数（3,226人）は、42年当時と比べてもそれほど減ってはならず、中卒者の8.4倍に達し、基幹労働力化している。

主な送出県は、①岐阜、②三重、③長崎、④鹿児島、⑤宮崎、⑥大阪であり、近県の比重が高く、九州も依然として多いが、大阪が第6位（115人）にランクされていることは、以前にはなかった特徴といえよう。

次に、トヨタ自動車の高校卒（58.4）新入社員の出身地構成（第4表）をみると、中部地方が約 $\frac{1}{2}$ を占め、ついで、九州、近畿・中国地方が多くなっているが、全国的にかなり広域化している。その一因として、トヨタの求人活動の全国的拡大によって、トヨタ車の販売市場を拡張するねらいがあるものと

第4表 トヨタ自動車(株)の新入社員の出身地別・
職種別構成 (昭和58年4月・高校卒)

出身地	新 入 社員数 (人)	構成比 (%)	取種別構成比(%)		
			生 産 関係職	一 般 事務職	事 務 技術職
北 海 道	50	2.4	83	15	2
東 北	120	5.7	85	13	2
関 東	50	2.4	67	31	2
中 部	970	46.2	53	40	7
近畿・中国	340	16.2	86	9	5
四 国	120	5.7	70	23	7
九 州	450	21.4	71	25	4
計	2,100	100.0			

(注) トヨタ自動車株式会社 人事部採用課：昭和58年
TOYOTA,より作成。山口県は九州に含む。

みられる。

求人数の激減、中卒労働力受入数の激減と高卒労働力受入数の微減は、豊田市の転入人口の減少となつてあらわれ、44年の22,500人が56年には12,800人へと減っている。転入者の前住地も、求人難の40年代には九州・北海道等の遠隔地が多かったのに対し、50年代に入ると、近県や大阪、東京の比重が増している(第5表)。次に、県内市町村との転出入をみると、豊田市の転出超過となっており、とくに、田原町は、田原工場の新設に伴って、豊橋市につぐ転出超過自治体(転入44人、転出708人)となつて

いる。

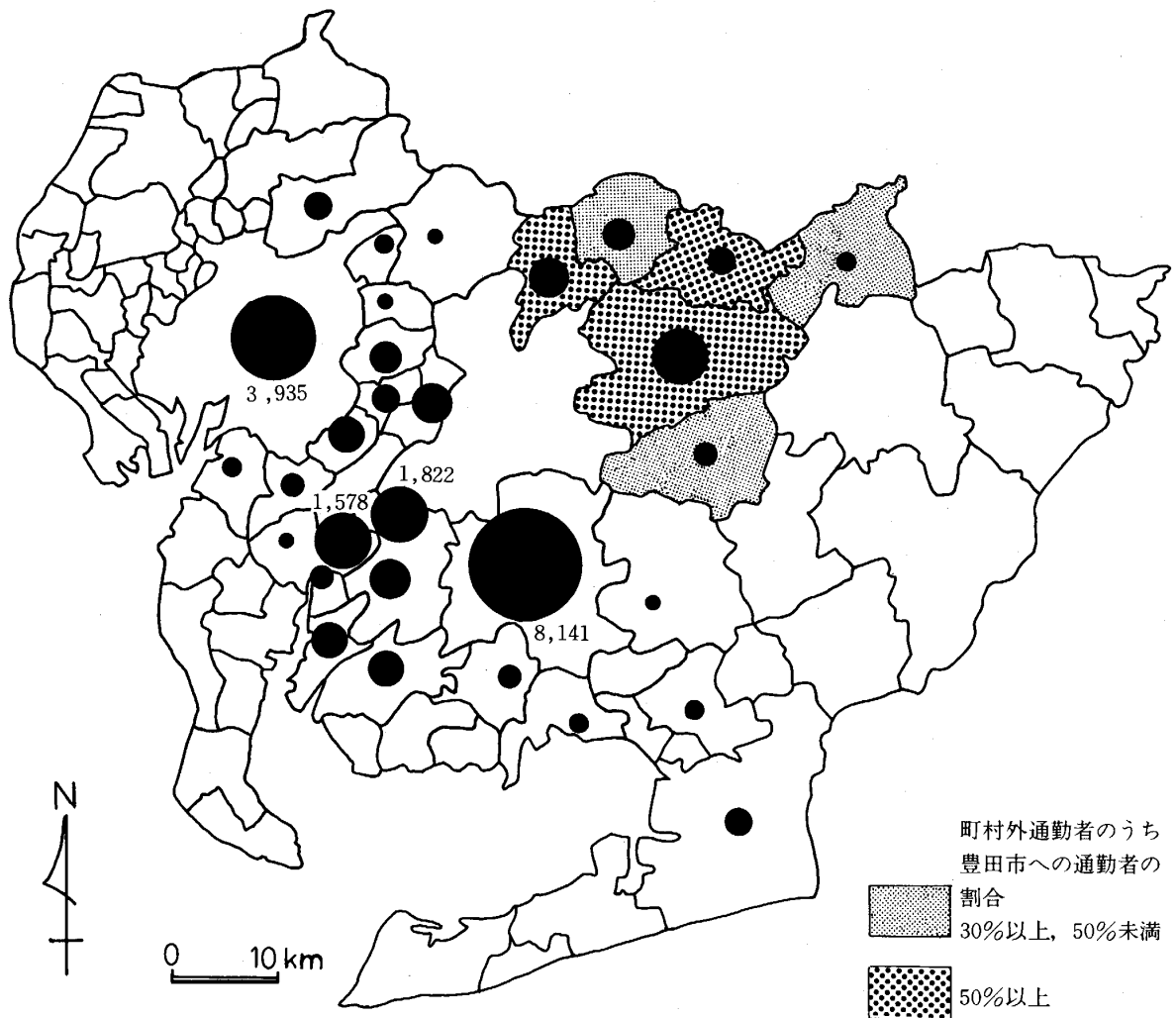
このような、転入人口の減少と転出超過が続くなかで、人口流動のうち、通勤に伴う移動をみると、大幅な流入超過(55年：流入30,069人、流出20,321人)を示し、流入人口は40年(11,591人)と対比すると約3倍になっている。その流入圏は、第6図にみる通り、尾張西部(名古屋の流入圏)、知多半島(東海市と名古屋の流入圏)、東三河と渥美半島(豊橋市の流入圏)を除く県下全域に及んでいる。とくに、岡崎市からの流入(8,141人)がきわめて多く、流入総数の $\frac{1}{4}$ 以上を占め、豊田市への通勤のバックグラウンドを形成している。他方、通勤率からみると、豊田市への通勤率30%以上の市町村は、西三河山間部を中心とする6町村に集中し、マイクロバス通勤の多い地域とおおむね一致し、特異な通勤圏を形成している。

以上の検討結果から、ナショナルな人口移動(他県からの転入、学卒者の受入)は減少し、移動コストが少なくすむリージョナルな移動(通勤に伴う流入)が激増したことがわかる。すなわち、40年代前半においては、ナショナルな移動が主流を占め、リージョナルな移動を上回っていたが、近年、この関係が逆転し、それと共に、ナショナルな移動も、

第5表 転入者数上位10県の順位と構成比の変化(豊田市)

年	昭 和 4 4 年		5 0 年		5 6 年	
転入数	22,508人 (100.0)		14,527人 (100.0)		12,794人 (100.0)	
都道府県別の 人数と 構成比	① 愛 知	7,590 (33.7)	① 愛 知	7,143 (49.2)	① 愛 知	5,037 (39.4)
	② 福 岡	1,487 (6.6)	② 静 岡	487 (3.4)	② 岐 阜	473 (3.7)
	③ 北海道	1,217 (5.4)	③ 岐 阜	456 (3.1)	③ 三 重	445 (3.5)
	④ 長 崎	871 (3.9)	④ 大 阪	379 (2.6)	④ 大 阪	423 (3.3)
	⑤ 熊 本	794 (3.5)	⑤ 三 重	348 (2.4)	⑤ 静 岡	409 (3.2)
	⑥ 岐 阜	716 (3.2)	⑥ 鹿児島	341 (2.3)	⑥ 東 京	360 (2.8)
	⑦ 鹿児島	620 (2.8)	⑦ 福 岡	318 (2.2)	⑦ 長 崎	354 (2.8)
	⑧ 三 重	593 (2.6)	〃 長 崎	〃 (〃)	⑧ 福 岡	334 (2.6)
	⑨ 大 阪	547 (2.4)	⑨ 東 京	314 (〃)	⑨ 鹿児島	308 (2.4)
	⑩ 静 岡	535 (2.4)	⑩ 北海道	283 (1.9)	⑩ 兵 庫	264 (2.1)
計 (66.5)	 (71.5)	 (65.8)	

(注) 豊田市：豊田市統計書 昭和56年版により作成。



第6図 豊田市への通勤人口（昭和55年）

その移動距離を縮小し、近県及び大都市地域（大阪、東京）からの転入や受入がふえている。

Ⅳ トヨタ自動車田原工場の新設と田原町の対応

自動車工業は、近年、海外との結合関係を急速に深めており、トヨタ自工（株）においても、54年、輸出用乗用車専門工場を渥美郡田原町の臨海部に進出させた。

田原町¹⁶⁾は福江と共に半島の中心地であるが、名古屋からかなり隔っており（60～70km圏）、41年の製造品出荷額は約66億円にすぎず、食料品（出荷額の約7割、ゼリー・菓子）と窯業土石業（出荷額の約2割、小野田セメント田原工場）が目立つ程度の農村都市であった。ところが、昭和38年、この一帯

が工業整備特別地域に指定されて以来、国と愛知県企業局の手によって、三河港の整備と臨海工業地帯の造成が進められ、ノリ、アサリの養殖や定置網漁を営んでいた田原湾岸の漁民に対する補償も、5年の歳月を要して何とか解決した。工業用埋立地には、当初、鉄鋼、石油化学等の大型装置工業を誘致する予定であったが、環境破壊が問題化するに及んで、公害の少ない地元企業を優先する方針に改められた。そして、54年、他のいくつかの候補地をおさえて、トヨタ自工田原工場の誘致に成功した。トヨタの進出理由として、①三河港（モータープール、専用岸壁700m 2バース）の利用、②広大かつ安価（第一回売渡し＝49年6月：1㎡1万8000円）な工業用埋立地が主なものとしてあげられる。ところが、関連・部品工業の進出が遅れ、稼動しているのは、フタバ

産業のみで、関連部品のほとんどは三河港大橋を経由して運び込んでいる。5車種（ソアラ、セリカ、カローラ、ハイラックス、スタウト）、月産2.5万台では、関連・部品工業にとって、収益性に難点があり、進出をしづめている。工業用埋立地のうち、田原1区と田原4区の約700万㎡は、工場の進出予定がなく、未利用のまま放置されている。また、田原2区のとヨタ自動車㈱の工業用地のうち、第二生産ラインの建設予定地は、今のところ、建設の見通しが全く立たず、空地となっている。

雇用面においても、当初、期待したほどの成果があがっていない。町とトヨタの間で取り決められた進出条件のひとつに、「地元労働力の雇用」があった。ところが、ほとんどの従業員は、トヨタの既成工場からの転勤であり、新規採用も、工業高校・高専卒の若年男子労働力が主体である。地元からの雇用はごくわずかで、それも、中高年者は守衛、船積係等に、若年女子は事務員に採用されたにとどまる。

したがって、田原町の人口は、昭和50年に26,268人であったものが、58年には30,656人へと、8年間で約4,400人の増加にとどまり、しかも、その大部分を占める約3,000人が、トヨタの従業員であり、家族も含めると、ほとんどすべてを占めていることになり、人口の動向から見ても、町その他産業へのば広い波及効果は認め難い。54年3月時点で田原町企画課が推計した60年（予想）人口48,000人に達する見通しは今のところ全くなく、市制施行も当分望めそうにない。

「トヨタ生協は進出ししない」という一項も、進出条件に加えられていたため、ガソリンスタンド等一部を除いて、トヨタ生協の店は見られず、町内の零細小売業の商圈の維持はできたが、新たな、商業、サービス業の進出は少なく、トヨタ社員のなかには、専門店の不足をなげく声が少なくない。通勤流動は依然として流出超過（流入2,527人、流出2,648人）で、主な流出先は、バスや豊橋鉄道渥美線で約30

分の通勤圏にある豊橋市である。

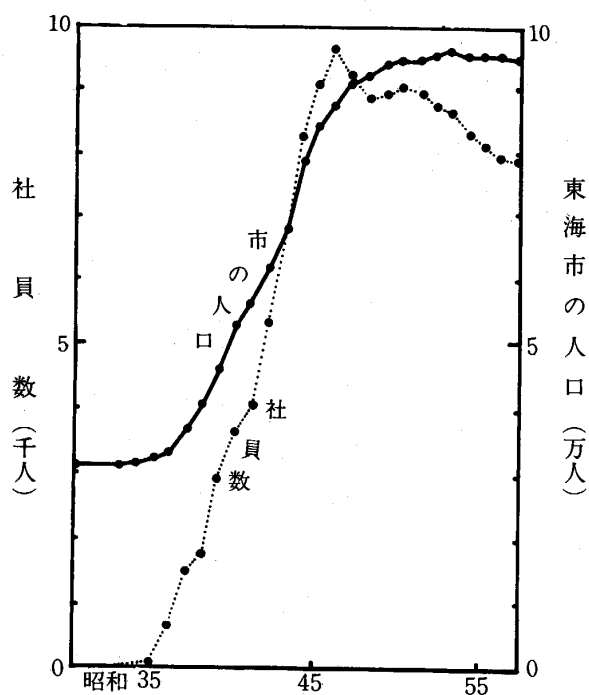
田原工場の進出効果は、昭和56年から男女比が逆転（57年 男子15,340人、女子15,083人）したこと、人口増加率が渥美郡の他の町より多少高いことのなかに、かろうじて見い出される程度である。

V 鉄鋼業の立地と東海市の人口

昭和40年代に、鉄鋼一貫資本は、生産配置上、競争力の弱かった地域に新規高炉の建設を行い、名古屋、堺、君津、大分等に大型高炉を建設して、鉄鋼基地化をおし進めた¹⁷⁾。ここで取り上げる新日鉄名古屋製鉄所も、この時期に建設された東海製鉄を吸収・合併して成立したものである。この製鉄所が立地する東海市は、知多半島のつけ根に位置し、名古屋南部臨海工業地帯の一角を占めている。鉄鋼業の立地と市の人口の動きをⅠ、Ⅱ期に分けて考察する。

〔1〕第Ⅰ期（昭和33年～44年）

めばしい製鉄所のなかった東海地方に、昭和33年、ようやく東海製鉄（富士製鉄と地元資本の共同出資）が設立された。その立地条件として、①地耐力のある広大な埋立地、②愛知用水の利用、③港湾、④市場（トヨタ、ホンダ等の自動車工業、石川島播磨の造船業等）があげられていたが、労働力のかかなりの部分は、既設の製鉄所からの転勤者をあてる予定であり、立地条件として労働力は、さほど重視されていなかった。38年に大同製鋼（現大同特殊鋼）、39年に愛知製鋼が立地し、中部圏の鉄鋼基地としての体制が整えられた。39年当時、世界一の規模を有していた一号高炉に火が入り、鉄鋼一貫生産が確立し、釜石からベテラン鉄鋼マンが転勤してきた。36年から44年の間に、3,424人（44年当時の技術職社員6,138人の $\frac{1}{2}$ 以上）の技術職社員が、釜石（1,599人）、広畑（963人）、室蘭（752人）、川崎（109人）等の既設の製鉄所から送り込まれ、こうして、37年に1,499人に過ぎなかった社員（総数）は、42年5,349人、44年8,222人と急カーブでふえ続ける（第7図）。



第7図 新日鉄名古屋製鉄所の社員数と東海市の人口

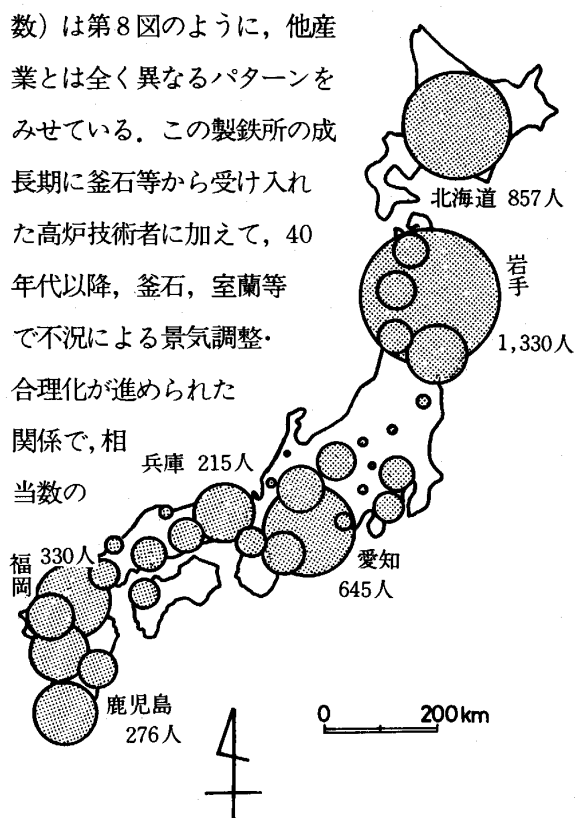
東海製鉄は、昭和42年、富士製鉄に吸収され、富士製鉄名古屋製鉄所となった。ところが、この製鉄所は、上野・横須賀両町にまたがっていたため、企業からの税収の配分をめぐる両町間の対立が生じ、この問題を解決するため、44年合併することに決まり、東海市が成立した。¹⁸⁾

東海市（旧上野、横須賀町）の人口は、25～30年頃はさほどふえず、3万人前後で推移し、女子が男子を上回っていた。ところが、36年を境に性比は逆転し、人口は急増に転じた。とくに、35～40年の間は、東海製鉄の社員数の急増に呼応するかのようになり、上野町の人口増加率（77.9%）は県下最高水準を示し、中部圏でも群を抜いていた。このような人口の急増は、年間増加数と増加率のピークである44年まで続く。

〔2〕第Ⅱ期（昭和45年～58年）

45年、八幡と富士が合併し、新日鉄名古屋製鉄所が成立した。翌46年、はやくも社員数はピークに達し（9,733人）、それ以後、漸減し、58年9月1日現在、7,843人となった。

名古屋製鉄所の技術職社員の出身地（成育地別人



第8図 新日鉄名古屋製鉄所の技術職員の成育地別人数

（注）昭和56年4月現在、6,114人についての調査。同社労働部整員課の資料による。成育地とは大学を除く最終学校の所在地のところである。

余剰人員を受け入れているため、岩手、北海道の出身者が異常に多く、地元の愛知すら上回っている。

基幹労働力の高卒・技術職社員（男子）の年度別採用状況（第6表）をみると、46年の306人から、

第6表 新日本製鉄名古屋製鉄所の高校卒・技術職の地方別採用人数の変化（単位：人）

	昭和46年	50	55	58	55～58年（累計）
北海道	37	16	—	4	10
東北	29	22	1	2	5
関東	2	3	—	—	0
中部	105	133	15	25	107
（愛知、岐阜、三重）	(85)	(105)	(9)	(21)	(81)
近畿	—	—	—	—	1
中・四国	18	9	2	—	2
九州	115	90	—	7	22
計	306	273	18	38	147

（注）新日本製鉄名古屋製鉄所 労働部整員課の資料により作成。おもに、工業高校の電気、機械科を中心に採用している。

58年には38人へと急減し、ついに、59年度は採用中止と発表し、地元の高校にかなりのショックを与えている。これは、鉄鋼不況、技術革新による省力化と共に、転勤により、不足を補えるからである。また、56年4月からの定年の延長も影響している。このような新規採用の減少は、遠隔地（とくに九州）からの採用を激減させ、近年では、中部地方が約7割を占めるようになった。

以上のような動向は、東海市の人口にも大きな影響を与え、45年以降、増加率が低下し始め、停滞期に入った。そして、47年から社会減少をみせ始め、49年以来、年間千人以上の転出超過が進行し、ついに、市の人口は53年をピークに減少へと転じる。一方、就業者の人口流動は、40年に2,846人の流出超過であったが、45年からは流入超過(1,254人)に転じ、以後、流入超過人口はふえ続け、55年には、4,815人の超過となった。その流出入圏は、名古屋市と周辺市町であるが、流入は名古屋と周辺市町(知多、大府、阿久比等)からが、流出は名古屋へが多くなっている。

人口の減少にもかかわらず、流入人口がふえ続けた一因として、新日鉄の持家制度があげられる。新日鉄の社宅と寮は市内に8か所ある(第7表)が、いずれも、空屋、空室が目立ち、最も大規模な社宅、

第7表 新日鉄名古屋製鉄所の社宅・寮の入居人員と収容人員

(単位:人)

市町村	町名	入居人員(人) (58.8現在)	収容定員(人)
東海市	上名和	170	200
	高根	23	34
	北三山	91	134
	上野台	894	1,336
	高横須賀	163	224
	加木屋	177	210
	寺前	98	138
	大堀	170	216
阿久比町	宮津	102	230
	計	1,786	2,492

(注) 新日鉄名古屋製鉄所 労働部整員課の資料より作成。

寮のある上野台では、収容人員1,336人に対して、入居人員は894人(入居率66.9%)にすぎない。これは、会社の持家制度を利用して、個人住宅を知多市や阿久比町等で購入し、転出していったからである。東海市は、名古屋市に隣接しているうえ、人口密度が高く、都市計画用途地域(4,225ha:57年)のうち、住宅建設のできない市街化調整区域と工業専用地域が $\frac{1}{2}$ 以上を占めているので、人口は市街化区域を中心とする狭小な、DID¹⁹⁾に集中せざるを得ず、地価は、名古屋15km圏内であることも影響して、相当高い。企業の持家奨励に乗って、地価が比較的安い知多市、阿久比町、大府市への社員・家族の移動が促され、この3市町だけで新日鉄6,050人、協力会社3,650人の大移動が実現した(第8表)。例え

第8表 新日鉄名古屋製鉄所と協力会社の近隣三市町在住社員数及びその家族数

市町名	新日鉄名古屋製鉄所	協力会社	計
知多市	3,910(1,710)	2,500	6,410
大府市	880 (400)	700	1,580
阿久比町	1,260 (530)	450	1,710

(注) () は社員、その他の数は社員と家族の合計。
新日鉄名古屋製鉄所労働部整員課の資料により作成。

ば、知多市では、新日鉄社員は企業から斡旋された分譲住宅が集中する大団地(粕谷台^{かすや})に居住し、毎日、東海市へ通勤する。

宮川泰夫は、「わが国の海面埋立は1960年頃から一段と活発になり、その大半が独占企業へ提供されている。しかし、この独占企業は、そこで生み出される利潤の大半を他地域へ搬出し、その地域に独占企業が支配する小さな異質社会を形成する場合が多い」としている。²⁰⁾

地元雇用の少ない新日鉄名古屋製鉄所は、市民と共に楽しむ製鉄祭の開催、盆踊りや体育祭への補助金の支出、公害防止事業(上野台公園、大池公園等)などによって、地元にとけこもうとする企業努力が見られる。しかし、持家制度による転出人口の増加、

他の既設製鉄所からの転勤による労働力の補充、新規採用の中止等、地場産業とは異なる企業行動は、市の人口・産業・市民生活を根底からくつがえす危険をはらんでいる。

VI 人口の増減・流動形態の形成要因

豊田市では、人口増加率の低減が進行しているとはいえ、55～58年の間の増加率(5.1%)は、市部では、大府市(5.9%)、小牧市(5.8%)、知多市(5.2%)に次ぐ高い水準にある。流入人口も名古屋市に次いで多い。一方、東海市は、県下で数少ない人口減少都市になったが、流入人口はかなり多く、住宅適地を求めて転出したことが有力な減少要因となっている。東海市の人口減少は、知多市の著しい人口増加と対応させて考える必要がある。こう見てくると、豊田市のみならず、東海市も、かなり強い人口吸引力を有していることがわかる。

人口の増減や流動を生じさせる要因は何であろうか。人口移動は、経済的、社会的、文化的要因から個人の意志決定までを含む複雑な要因によって起こり、法則が確立されている訳ではないが、人口学者^{たちみのる}館 稔は、「人口移動は所得の地域分布に対する人口の均衡運動である」²¹⁾と位置づけている。もし、この仮説に従うなら、農村的な地域から都市的な地域への人口移動が減少したのは、第一次産業人口の減少と共に、「全国的な所得の地域分布の平均化」²²⁾をあげることができるであろう。また、豊田市や東海市の人口吸引力は、豊田市の県下第二の1人当り市町村民所得や、東海市の県下第一の1人当り現金給与額(製造業)に起因するとみなすこともできる。これらの点については、今後の検証に委ねたい。

おわりに

愛知県のリーディング・インダストリーである自動車工業と鉄鋼が、名古屋市近郊において単一企業都市を形成している豊田市(戦前に立地)、東海市

(高度成長期の直前に立地)及び渥美郡田原町(50年代に立地)を事例として設定し、工業の性格が、労働力・人口といかなる関係を持って、地域を構成しているかを考察した。その結果次のような結論が得られた。

(1) 愛知県における近年の人口の動向として、①農村的な地域からの移動が減少し、②大都市地域からの移動が増加し、③通勤に伴う日々の人口流動の加速化、④第1次産業人口と共に、第二次産業人口の減少傾向等が見られる。ここで取り上げた単一企業都市のうち、豊田市で、このような傾向が典型的に見られ、東海市においても、ほぼ同様である。

(2) 豊田市と東海市では、高度経済成長期に、工業就業者数の急増を背景として、人口の激増、男女比の逆転、年齢別人口構成の変化等、ドラスティックな変動を経験した。とくに、雇用吸収力が労働力供給を上回った豊田市では、マイクロバスの利用による通勤圏の拡大さえ行われ、三河山間部には、豊田市への通勤率の異常に高い地域が出現している。このような動向も、昭和50年代以降の低成長期に入ると弱まり、豊田市ですら、人口増加率の緩慢な低減、そして近年の社会減少が見られるようになり、東海市では、すでに40年代後半から増加率が急減し、最近では人口減少に転じている。それと共に、新規採用の学卒労働力の出身地構成も変動し、遠隔道県の減少、近県と大都市地域での増加が見られるようになった。他方、人口流動は活発化し、豊田市と東海市では、流入人口が増加し、著しい流入超過となっている。ナショナルな移動の減少とリージョナルな移動の増加が対照的に進行したのである。

(3) トヨタ自動車田原工場は、輸出用自動車の生産というタイムリーな目的をもって、渥美郡田原町に進出したが、50年代の低成長期に入ってから立地であり、田原町が県の外縁地域にあって、関連・下請企業が育ちにくいこと、既設工場からの転勤労働力の活用等の環境条件により、町の人口構造の変

化は少なかった。

(4) 大局的には、資本主義経済の地域的不均等発展によって、独占的大企業に雇用される労働力、下請中小企業に吸収される労働力、地域内では就業機会さえ得られない労働力に分化する一方、地元雇用型と転勤労働力依存型に分かれ、このような条件の差が、単一企業都市の労働力供給、人口増域と人口流動に地域差をもたらした。

(5) 従来、工業と労働力、人口との関連性を論じた研究報告は少なく、とくに、人口流動（流入・流出）との関係を考察したものはほとんどなかったもので、問題提起の一石にでもなれば、幸甚である。本稿では、工業の生産構造、とりわけ、関連・協力会社と人口の関連性についての分析が少なく、今後の課題としておきたい。

本年度末、御退官になる斎藤晃吉先生に御指導いただいて、もう20年の歳月を経てしまったが、浅学で学恩に報いることができず申し訳ないと思う。御指導を受けたのが、つい昨日のことのように思い出される。当時の地理学教室の野間三郎先生、斎藤晃吉先生、柿本典昭先生に、過分の御指導をいただいたことをふりかえり、深く感謝します。

注

- 1) ここでは、特定の工業業種に特化した工業都市で、独占大企業が生産額・雇用面において大きなシェアを有する場合をいう。
- 2) 板倉勝高『都市の工業と村落の工業』大明堂(昭和47年)、序章。
- 3) 愛知県企画部統計課『愛知の工業・昭和56年』
- 4) 特化指数とは、E.M. Hoover が考え出したもので、ある地域の全工業従業者数に対する、その地域の特定工業従業者数の比を、全国の全工業従業者数に対する全国の特定工業従業者数の比で割った係数値である(二宮書店『地理学辞典』P.568による)。
- 5) 石川義孝「都市間人口移動の研究動向」人文地理、31-5(昭和54年)P.34
- 6) 野原敏雄『日本資本主義と地域経済』大月書店(昭和52年)
- 7) 北村嘉行・矢田俊文『日本工業の地域構造』大

明堂(昭和52年)

- 8) 光文館『愛知県の地理』(昭和41年)P.304による。
- 9) 当時のこの地域の交通事情から、名古屋市への通勤は困難であった。
- 10) 昭和31年の自動車関連下請企業186社の分布を見ると、中京43%、京浜34%、阪神14%、その他8%となって、とくに中京地区に卓越するとはいえず、なかでも、地元豊田市は4%ときわめて低かった。
- 11) 主なものとして、豊生会(高卒男子、8,000人)、豊隆会(本工登用者男子、8,000人)、県人会(36県、4,000人)、入社年度会(15年会、17年会等、9,000人)、同窓会(30校、1,000人)、豊栄会(自衛隊除隊者、1,500人)等があげられる(トヨタ自工『労務概況』昭和42年による)。
- 12) 岡橋秀典「工業化地域周辺山村における農業の変貌と農民層の動向」人文地理、30-2(昭和53年)P.101
- 13) 愛知県『愛知県開拓史』(昭和53年)
- 14) 豊田市『昭和40年、豊田市統計書』
- 15) 県下での人口増加率はかなり高く、50年までに一宮市、岡崎市を抜いて第3位の人口をもつ都市に成長し、今日に至っている。
- 16) 田原は江戸期には1万石余の大名の城下町であった。田原藩の領地にはやせ地が多く、藩財政は苦しかった。蘭学者・画家でもあった渡辺華山は、藩財政建て直しのため、農業の構造改善や教育の普及に努力したが、幕府批判への発展し、天保12年(1841)自刃に追い込まれた。この事件は、田原藩の貧しさを象徴するといえよう。(前注8)P.447による。)
- 17) 前注7)による。
- 18) 二宮書店『日本地誌②岐阜県・愛知県』(昭和44年)P.238
- 19) 製造業就業者のうち、DID(人口集中地区)の居住者の比率は、東海市が77.4%で、豊田市49.7%、知多市40.3%をはるかに上回り、県の62.8%をしのぐ(総理府統計局『愛知県の人口』昭和57年、による)。
- 20) 宮川泰夫「地域と工業——工業地理学50年の歩み——」人文地理、26-1(昭和49年)P.30
- 21) 二宮書店『地理学辞典』P.344
- 22) 東京を100とする県民所得を、昭和39年と54年で比較すると、最低の沖縄では28.9から44.3へと上昇し、全国の格差が縮小している。